ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

31 Αυγούστου 2016 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **157**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 89 (1)

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης 'περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974' (SOLAS), η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α΄ 95), ως αυτές υιοθετήθηκαν την 5η Ιουνίου 2003 με την απόφαση MSC 142 (77) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του Ν.1045/1980 «Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και Περί Άλλων Τινών Διατάξεων» (Α΄ 95), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο πέμπτο του νόμου 2208/1994 (Α΄ 71).

β) του Ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α΄ 102),όπως ισχύει.

γ) της παραγράφου 3α του άρθρου 20 του Π.δ. 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» (Α΄ 170).

δ) του άρθρου 2 του Π.δ 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών,Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας,Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α΄114).

ε) του Π.δ. 73/2015 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄116).

στ) του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την αριθ. 107/2016 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργού Εξωτερικών.

Άρθρο πρώτο

1. Στη Διεθνή Σύμβαση 'περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS' 74)', που κυρώθηκε με το Ν.1045/1980 (Α΄ 95), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προστίθενται και κυρώνονται οι τροποποιήσεις του Κεφαλαίου V αυτής, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 05.06.2003 από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) με την απόφαση MSC.142 (77).

2. Το κείμενο της απόφασης MSC. 142(77)/05.06.2003 παρατίθεται σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα συνημμένα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β» αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφορών, μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων οι οποίες κυρώνονται με το παρόν διάταγμα, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό Κείμενο)
Resolution MSC.142 (77)
(Adopted on 5 June 2003)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS), 1974, (hereinafter referred as "the Convention"), concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-seventh session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3 INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THESAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 2 – Definitions.

1 The following new paragraph 4 is added after existing paragraph 3: "4 Length of a ship means its length overall."

Regulation 22 - Navigation bridge visibility.

2 The existing text of introductory paragraph 1 is replaced by the following:

"1 Ships of not less than 55 m in length, as defined in regulation 2.4, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:"

Regulation 28 - Records of navigational activities.

3 The title of the regulation is replaced by the following: “Records of navigational activities and daily reporting”

4 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

5 The following new paragraph 2 is added after paragraph 1:

“2 Each ship of 500 gross tonnage and above, engaged on international voyages exceeding 48 hours, shall submit a daily report to its company, as defined in regulation IX/1, which shall retain it and all subsequent daily reports for the duration of the voyage. Daily reports may be transmitted by any means, provided that they are transmitted to the company as soon as practicable after determination of the position named in the report. Automated reporting systems may be used, provided that they include a recording function of their transmission and that those functions and interfaces with position-fixing equipment are subjected to regular verification by the ship’s master. The report shall contain the following:

.1 ship’s position;

.2 ship’s course and speed; and

.3 details of any external or internal conditions that are affecting the ship’s voyage or the normal safe operation of the ship.

ΜΕΡΟΣ Β
(ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ)
Απόφαση MSC. 142 (77)
η οποία υιοθετήθηκε την 5 Ιουνίου 2003

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά στις λειτουργίες της Επιτροπής

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII (β) της Διεθνούς Σύμβασης Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής Εν Θαλάσση (SOLAS), 1974, στο εξής αποκαλούμενη ως «Σύμβαση», που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης του παραρτήματος της Σύμβασης, πέραν από τις διατάξεις του κεφαλαίου I αυτού,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ, κατά την εβδομηκοστή έβδομή της Σύνοδο, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση, όπως προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i),

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VII (β) (iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων αναγράφεται στο Παράρτημα της παρούσης απόφασης,

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi)(2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2006 εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων στη Σύμβαση Κυβερνήσεων ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αποτελεί όχι λιγότερο από το 50 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας του

παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει την αντίρρησή τους στις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με την παράγραφο VIII (β)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ την 01η Ιουλίου 2006, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2,

4. ΑΙΤΕΙΤΑΙ ο Γενικός Γραμματέας, σύμφωνα με τη παράγραφο VIII (β)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης, καθώς και το κείμενο από το κείμενο των τροποποιήσεων που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση Κυβερνήσεις,

5. ΑΙΤΕΙΤΑΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ο Γενικός Γραμματέας να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του παραρτήματος της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν αποτελούν Συμβαλλόμενες, στη Σύμβαση, Κυβερνήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974,
ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΟΥΝ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κανονισμός 2 – Ορισμοί.

1 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 4 προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 3: " 4 Μήκος πλοίου είναι το ολικό μήκος.".

Κανονισμός 22 – Ορατότητα Γέφυρας Ναυσιπλοΐας.

2 Το υφιστάμενο κείμενο της εισαγωγικής παραγράφου 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"1 Πλοία όχι μικρότερα των 55 μέτρων σε μήκος, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 2.4, που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιουλίου 1998, πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις: ". Κανονισμός 28 – Αρχεία ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

3 Ο τίτλος του κανονισμού αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

" Αρχεία ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και ημερήσιας αναφοράς".

4 Η υφιστάμενη παράγραφος αριθμείται ως παράγραφος 1.

5 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2 προστίθεται μετά την παράγραφο 1:

“'2 Κάθε πλοίο χωρητικότητας 500 μονάδων ολικής χωρητικότητας (Ο.Χ) και άνω, που εκτελεί διεθνείς πλόες πέραν των 48 ωρών, πρέπει να υποβάλλει ημερήσια αναφορά στην εταιρεία του, όπως καθορίζεται στον κανονισμό IX/1 , η οποία πρέπει να τη διατηρεί καθώς και όλες τις επακόλουθες ημερήσιες αναφορές για τη διάρκεια του ταξιδιού. Οι ημερήσιες αναφορές δύναται να αποστέλλονται με κάθε μέσο, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές αποστέλλονται προς την εταιρεία το συντομότερο δυνατόν μετά τον καθορισμό του στίγματος που αναφέρεται στην αναφορά. Αυτόματα συστήματα αναφορών δύναται να χρησιμοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά περιλαμβάνουν μία λειτουργία καταγραφής της μετάδοσής τους και ότι οι εν λόγω λειτουργίες και οι αλληλεπιδράσεις με τον εξοπλισμό καθορισμού στίγματος υπόκεινται σε τακτική επαλήθευση από τον πλοίαρχο του πλοίου.

Η αναφορά πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα:

.1 τη θέση του πλοίου

.2 την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου, και ,

.3 λεπτομέρειες οποιωνδήποτε εξωτερικών ή εσωτερικών καταστάσεων οι οποίες επηρεάζουν τον πλου του πλοίου ή την κανονική ασφαλή λειτουργία του πλοίου.”

Άρθρο δεύτερο

Στους παραβάτες του παρόντος διατάγματος επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α΄/ 1973).

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 22 Ιουλίου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εξωτερικών	Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ	**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ. 90 (2)

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης 'περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974' (SOLAS), η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α΄ 95), ως αυτές υιοθετήθηκαν την 11η Ιουνίου 2015 με την απόφαση MSC 392 (95) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του Ν.1045/1980 «Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και Περί Άλλων Τινών Διατάξεων» (Α΄ 95), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο πέμπτο του νόμου 2208/1994 (Α΄ 71).

β) του Ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α΄ 102), όπως ισχύει.

γ) της παραγράφου 3α του άρθρου 20 του Π.δ. 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» (Α΄ 170).

δ) του άρθρου 2 του Π.δ 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών,Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού,Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας,Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α΄114).

ε) του Π.δ. 73/2015 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄116).

στ) του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την αριθ. 106/2016 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργού Εξωτερικών.

Άρθρο πρώτο

1. Στη Διεθνή Σύμβαση 'περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS' 74)', που κυρώθηκε με το Ν.1045/1980 (Α΄ 95), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει προστίθενται και κυρώνονται οι τροποποιήσεις των Κεφαλαίων II-1 και II-2 αυτής, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 11.06.2015 από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) με την απόφαση MSC.392(95).

2. Το κείμενο της απόφασης MSC. 392(95)/11.06.2015 παρατίθεται σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα συνημμένα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β» αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφορών, μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων οι οποίες κυρώνονται με το παρόν διάταγμα, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό Κείμενο)
Resolution MSC.392 (95)
(Adopted on 11 June 2015)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee, RECALLING ALSO article VIII(b)(vi)(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fifth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention; and

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THESAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Part A
General

Regulation 2 – Definitions

1 The following new paragraphs 29 and 30 are added after the existing paragraph 28:

"29 IGF Code means the International Code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.391(95), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

30 Low-flashpoint fuel means gaseous or liquid fuel having a flashpoint lower than otherwise permitted under regulation II-2/4.2.1.1."

Part F
Alternative design and arrangements

Regulation 55 – Alternative design and arrangements

2 The existing paragraphs 1 to 3 are replaced with the following:

“1 Purpose

The purpose of this regulation is to provide a methodology for alternative design and arrangements for machinery, electrical installations and low-flashpoint fuel storage and distribution systems.

2 General

2.1 Machinery, electrical installation and low-flashpoint fuel storage and distribution systems design and arrangements may deviate from the requirements set out in parts C, D, E or G, provided that the alternative design and arrangements meet the intent of the requirements concerned and provide an equivalent level of safety to this chapter.

2.2 When alternative design or arrangements deviate from the prescriptive requirements of parts C, D, E or G, an engineering analysis, evaluation and approval of the design and arrangements shall be carried out in accordance with this regulation.

3 Engineering analysis

The engineering analysis shall be prepared and submitted to the Administration, based on the guidelines developed by the Organization[1] and shall include, as a minimum, the following elements:

.1 determination of the ship type, machinery, electrical installations, low-flashpoint fuel storage and distribution systems and space(s) concerned;

.2 identification of the prescriptive requirement(s) with which the machinery, electrical installations and low-flashpoint fuel storage and distribution systems will not comply;

.3 identification of the reason the proposed design will not meet the prescriptive requirements supported by compliance with other recognized engineering or industry standards;

.4 determination of the performance criteria for the ship, machinery, electrical installation, low-flashpoint fuel storage and distribution system or the space(s) concerned addressed by the relevant prescriptive requirement(s):

.1 performance criteria shall provide a level of safety not inferior to the relevant prescriptive requirements contained in parts C, D, E or G; and

.2 performance criteria shall be quantifiable and measurable;

.5 detailed description of the alternative design and arrangements, including a list of the assumptions used in the design and any proposed operational restrictions or conditions;

.6 technical justification demonstrating that the alternative design and arrangements meet the safety performance criteria; and

.7 risk assessment based on identification of the potential faults and hazards associated with the proposal.”

3 The new part G is added after the existing part F as follows:

"Part G

Ships using low-flashpoint fuels

Regulation 56 – Application

1 Except as provided for in paragraphs 4 and 5, this part shall apply to ships using low-flashpoint fuels:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017;.2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage ofconstruction on or after 1 July 2017; or.3 the delivery of which is on or after 1 January 2021.

Such ships using low-flashpoint fuels shall comply with the requirements of this part in addition to any other applicable requirements of the present regulations.

2 Except as provided for in paragraphs 4 and 5, a ship, irrespective of the date of construction, including one constructed before 1 January 2009, which converts to using low-flashpoint fuels on or after 1 January 2017 shall be treated as a ship using low-flashpoint fuels on the date on which such conversion commenced.

3 Except as provided for in paragraphs 4 and 5, a ship using low-flashpoint fuels, irrespective of the date of construction, including one constructed before 1 January 2009, which, on or after 1 January 2017, undertakes to use low-flashpoint fuels different from those which it was originally approved to use before 1 January 2017 shall be treated as a ship using low-flashpoint fuels on the date on which such undertaking commenced.

4 This part shall not apply to gas carriers, as defined in regulation VII/11.2: .1 using their cargoes as fuel and complying with the requirements of the IGC Code, as defined in regulation VII/11.1; or .2 using other low-flashpoint gaseous fuels provided that the fuel storage and distribution systems design and arrangements for such gaseous fuels comply with the requirements of the IGC Code for gas as a cargo.

5 This part shall not apply to ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service. However, ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this part.

Regulation 57 – Requirements for ships using low-flashpoint fuels

Except as provided in regulations 56.4 and 56.5, ships using low-flashpoint fuels shall comply with the requirements of the IGF Code."

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTIONAND FIRE EXTINCTION

Part B

Prevention of fire and explosion

Regulation 4 – Probability of ignition

4 In paragraph 2.1.3.4, the word "and" is deleted.

---

1 Refer to the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III (MSC.1/Circ.1212) and the Guidelines for the approval of alternative and equivalents as provided for in various IMO instruments (MSC.1/Circ.1455).

5 In paragraph 2.1, the existing subparagraph .4 is replaced with the following:

".4 in cargo ships, to which part G of chapter II-1 is not applicable, the use of oil fuel having a lower flashpoint than otherwise specified in paragraph 2.1.1, for example crude oil, may be permitted provided that such fuel is not stored in any machinery space and subject to the approval by the Administration of the complete installation; and

.5 in ships, to which part G of chapter II-1 is applicable, the use of oil fuel having a lower flashpoint than otherwise specified in paragraph 2.1.1 is permitted."

6 At the end of existing paragraph 5.3.2.2, the following sentence is added: "For tankers constructed on or after 1 January 2017, any isolation shall also continue to permit the passage of large volumes of vapour, air or inert gas mixtures during cargo loading and ballasting, or during discharging in accordance with regulation 11.6.1.2."

Part C
Suppression of fire

Regulation 11 – Structural integrity

7 At the end of existing paragraph 6.2, the following sentence is added:

"For tankers constructed on or after 1 January 2017, the openings shall be arranged in accordance with regulation 4.5.3.4.1."

8 In paragraph 6.3.2, the following text is added between the first and the second sentences:

"In addition, for tankers constructed on or after 1 January 2017, the secondary means shall be capable of preventing over-pressure or under-pressure in the event of damage to, or inadvertent closing of, the means of isolation required in regulation 4.5.3.2.2."

Part G
Special requirements

Regulation 20 – Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces

9 The existing paragraph 3.1.2 is replaced with the following:

" 3.1.2 Performance of ventilation systems

3.1.2.1 In passenger ships, the power ventilation system shall be separate from other ventilation systems. The power ventilation system shall be operated to give at least the number of air changes required in paragraph 3.1.1 at all times when vehicles are in such spaces, except where an air quality control system in accordance with paragraph 3.1.2.4 is provided. Ventilation ducts serving such cargo spaces capable of being effectively sealed shall be separated for each such space. The system shall be capable of being controlled from a position outside such spaces.

3.1.2.2 In cargo ships, the ventilation fans shall normally be run continuously and give at least the number of air changes required in paragraph 3.1.1 whenever vehicles are on board, except where an air quality control system in accordance with paragraph 3.1.2.4 is provided. Where this is impracticable, they shall be operated for a limited period daily as weather permits and in any case for a reasonable period prior to discharge, after which period the ro-ro or vehicle space shall be proved gas-free. One or more portable combustible gas detecting instruments shall be carried for this purpose. The system shall be entirely separate from other ventilation systems. Ventilation ducts serving ro-ro or vehicle spaces shall be capable of being effectively sealed for each cargo space. The system shall be capable of being controlled from a position outside such spaces.

3.1.2.3 The ventilation system shall be such as to prevent air stratification and the formation of air pockets.

3.1.2.4 For all ships, where an air quality control system is provided based on the guidelines developed by the Organization[2], the ventilation system may be operated at a decreased number of air changes and/or a decreased amount of ventilation. This relaxation does not apply to spaces to which at least ten air changes per hour is required by paragraph

3.2.2 of this regulation and spaces subject to regulations 19.3.4.1 and 20-1.

APPENDIX
CERTIFICATES
FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR
PASSENGER SHIPS
PASSSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

10 The following new paragraph 2.2 is added after the existing paragraph 2.1:

"2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using ....as fuel/N.A.1"

11 The existing paragraphs 2.2 to 2.11 are renumbered accordingly.

FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE
FOR CARGO SHIPS
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION
CERTIFICATE

12 The existing paragraph 2 is replaced with the following:

"2. That the survey showed that:

.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and

.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using .... as fuel/N.A4."

ΜΕΡΟΣ Β
(ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ)
Απόφαση MSC.392(95)
η οποία υιοθετήθηκε την 11 Ιουνίου 2015

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά στις λειτουργίες της Επιτροπής

2 Refer to the Revised design guidelines and operational recommendations for ventilation systems in ro-ro cargo spaces (MSC/Circ.1515)

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII (β)(vi)(2) της Διεθνούς Σύμβασης Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής Εν Θαλάσση (SOLAS), 1974, (στο εξής αποκαλούμενη ως «Σύμβαση»), που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης που εφαρμόζονται στο παράρτημα της Σύμβασης, πέραν από τις διατάξεις του κεφαλαίου I αυτού,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ, κατά την ενενηκοστή πέμπτη της Σύνοδο, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση, όπως προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β)(i),

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VII (β) (iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων αναγράφεται στο Παράρτημα της παρούσης απόφασης,

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi)(2) (ββ) της Σύμβασης ότι αυτές οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιουλίου 2016 εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων στη Σύμβαση Κυβερνήσεων ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αποτελεί όχι λιγότερο από το 50 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει στον Οργανισμό την αντίρρησή τους στις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες στη SOLAS Κυβερνήσεις να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με τη παράγραφο VIII (β)(vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ την 01η Ιανουαρίου 2017, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2,

4. ΑΙΤΕΙΤΑΙ ο Γενικός Γραμματέας σύμφωνα με τη παράγραφο VIII (β)(v) της Σύμβασης να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης, καθώς και το κείμενο από το κείμενο των τροποποιήσεων που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση Κυβερνήσεις,

2 ΑΙΤΕΙΤΑΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ο Γενικός Γραμματέας να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του παραρτήματος της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν αποτελούν Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση Κυβερνήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974, ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΟΥΝ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΔΟΜΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ
ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α
Γενικά
Κανονισμός 2
Ορισμοί

1 Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 29 και 30 προστίθενται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 28:

" 29 Κώδικας IGF είναι ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων τα οποία χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης, όπως υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του Οργανισμού με την απόφαση MSC.391(95), όπως δύναται να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης αναφορικά με τη διαδικασία τροποποίησης που εφαρμόζεται στο παράρτημα εκτός του Κεφαλαίου I.

30 Καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης είναι τα αέρια ή τα υγρά καύσιμα τα οποία έχουν σημείο ανάφλεξης μικρότερο του επιτρεπόμενου σύμφωνα με τον Κανονισμό II-2/4.2.1.1.".

ΜΕΡΟΣ ΣΤ
Εναλλακτική σχεδίαση και διατάξεις
Κανονισμός 55
Εναλλακτική σχεδίαση και διατάξεις

2 Οι υφιστάμενες παράγραφοι 1 έως 3 αντικαθίστανται με τα ακόλουθα:

" 1 Σκοπός

Ο σκοπός αυτού του κανονισμού είναι να παρέχει μία μεθοδολογία για εναλλακτική σχεδίαση και διατάξεις για τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις και για τα συστήματα αποθήκευσης και διανομής καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης.

2 Γενικά

2.1. Η μηχανολογική και ηλεκτρολογική εγκατάσταση και τα συστήματα αποθήκευσης και διανομής καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης δύναται να παρεκκλίνουν από τις απαιτήσεις οι οποίες τίθενται στα μέρη Γ, Δ, Ε ή Ζ, υπό την προϋπόθεση ότι η εναλλακτική σχεδίαση και οι διατάξεις συμφωνούν με τη σκοπιμότητα των εν λόγω απαιτήσεων και παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας σε αυτό το κεφάλαιο.

2.2. Όταν η εναλλακτική σχεδίαση ή οι διατάξεις παρεκκλίνουν από τις καθοδηγητικές απαιτήσεις των μερών Γ,Δ, Ε ή Ζ, πρέπει να διενεργείται μία τεχνική μελέτη, αξιολόγηση και έγκριση της σχεδίασης και των διατάξεων, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

3 Τεχνική μελέτη

Η τεχνική μελέτη πρέπει να έχει ετοιμαστεί και να έχει αποσταλεί προς την Αρχή, βάσει των κατευθυντηρίων γραμμών που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό[3] και πρέπει να περιλαμβάνει, ως ελάχιστο, τα ακόλουθα στοιχεία:

.1 καθορισμό του τύπου του πλοίου, τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, τους συγκεκριμένους χώρους και συστήματα διανομής και αποθήκευσης καυσίμου με χαμηλό σημείο ανάφλεξης,

.2 αναγνώριση των καθοδηγητικών απαιτήσεων με τις οποίες οι μηχανολογικές, ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις καθώς και τα συστήματα διανομής και αποθήκευσης καυσίμου με χαμηλό σημείο ανάφλεξης δεν θα συμμορφώνονται,

3 Αναφορά στις Κατευθυντήριες γραμμές για την εναλλακτική σχεδίαση και τις διατάξεις της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ Κεφάλαια II-1 και III (MSC.1/Circ.1212) και στις Κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση εναλλακτικών και ισοδυνάμων όπως παρέχονται σε διάφορα όργανα του ΔΝΟ (MSC.1/Circ. 1455).

.3 ταυτοποίηση της αιτίας λόγω της οποίας η προτεινόμενη σχεδίαση δεν θα συμμορφώνεται με τις εντεταλμένες απαιτήσεις για συμμόρφωση με άλλα αναγνωρισμένα μηχανολογικά ή βιομηχανικά πρότυπα,

.4 καθορισμό των κριτηρίων απόδοσης του πλοίου, της μηχανολογικής και ηλεκτρολογικής εγκατάστασης, του συστήματος διανομής και αποθήκευσης καυσίμου με χαμηλό σημείο ανάφλεξης ή των συγκεκριμένων χώρων που απαιτούνται από τις σχετικές καθοδηγητικές απαιτήσεις,

.1 τα κριτήρια απόδοσης πρέπει να παρέχουν ένα επίπεδο ασφάλειας όχι κατώτερο των σχετικών καθοδηγητικών απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στα μέρη Γ, Δ,Ε ή Ζ,

.2 τα κριτήρια απόδοσης πρέπει να είναι ποσοστικά και μετρήσιμα,

.5 λεπτομερή περιγραφή της εναλλακτικής σχεδίασης και των διατάξεων, συμπεριλαμβανομένης μίας λίστας των υποθέσεων που χρησιμοποιούνται στη σχεδίαση καθώς και κάθε προτεινόμενες επιχειρησιακές απαγορεύσεις ή καταστάσεις,

.6 τεχνική τεκμηρίωση η οποία να καταδεικνύει ότι η εναλλακτική σχεδίαση και οι διατάξεις συμμορφώνονται με τα πρότυπα επιδόσεων ασφάλειας, και

.7 αξιολόγηση κινδύνου βάσει της αναγνώρισης των πιθανών αστοχιών και κινδύνων οι οποίοι σχετίζονται με την πρόταση.

3. Το νέο μέρος Ζ προστίθεται μετά το υφιστάμενο μέρος ΣΤ ως ακολούθως:

"Μέρος Ζ
Πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης

Κανονισμός 56
Εφαρμογή

1 Εκτός αν ορίζεται στις παραγράφους 4 και 5, το μέρος αυτό πρέπει να εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης:

.1 για τα οποία η σύμβαση ναυπήγησης υπεγράφη την ή μετά την 01 Ιανουαρίου 2017,

.2 σε περίπτωση μη ύπαρξης της σύμβασης ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου τέθηκε, ή τα οποία βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 01 Ιουλίου 2017,

.3 η παράδοση των οποίων είναι την ή μετά την 01 Ιανουαρίου 2021.

Τα εν λόγω πλοία τα οποία χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους επιπροσθέτως κάθε άλλων εφαρμοζόμενων απαιτήσεων των παρόντων κανονισμών.

2 Εκτός αν ορίζεται στις παραγράφους 4 και 5, ένα πλοίο, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας ναυπήγησής του, συμπεριλαμβανομένου και εκείνου που ναυπηγήθηκε πριν την 01 Ιανουαρίου 2009, το οποίο μετατρέπεται για χρήση καυσίμων με χαμηλό σημείο ανάφλεξης την ή μετά την 01 Ιανουαρίου 2017, πρέπει να αντιμετωπίζεται ως πλοίο που χρησιμοποιεί καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης την ημερομηνία στην οποία η εν λόγω δράση έχει ξεκινήσει.

3 Εκτός αν ορίζεται στις παραγράφους 4 και 5, ένα πλοίο το οποίο χρησιμοποιεί καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας ναυπήγησης, συμπεριλαμβανομένου και εκείνου που ναυπηγήθηκε πριν την 01 Ιανουαρίου 2009, το οποίο, την ή μετά την 01 Ιανουαρίου 2017 επιχειρεί τη χρήση καυσίμων με χαμηλό σημείο ανάφλεξης διαφορετικά από αυτά για τα οποία είχε αρχικώς εγκριθεί να χρησιμοποιεί πριν την 01 Ιανουαρίου 2017, πρέπει να μεταχειρίζεται ως ένα πλοίο το οποίο χρησιμοποιεί καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης την ημερομηνία στην οποία η εν λόγω δράση έχει ξεκινήσει.

4 Το παρόν μέρος δεν πρέπει να εφαρμόζεται σε πλοία μεταφοράς αερίων, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό VII/11.2.

.1 όταν χρησιμοποιούν τα φορτία τους ως καύσιμο και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Μεταφοράς Αερίων (IGC Code), όπως καθορίζεται στον κανονισμό VII/11.1, ή ,

.2 όταν χρησιμοποιούν άλλα, χαμηλού σημείου ανάφλεξης, αέρια καύσιμα υπό την προϋπόθεση ότι η σχεδίαση και οι διατάξεις των συστημάτων διανομής και αποθήκευσης καυσίμων, για αυτά τα αέρια καύσιμα, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνή Κώδικα Μεταφοράς Αερίων για το αέριο ως φορτίο.

5 Το παρόν μέρος δεν πρέπει να εφαρμόζεται στα πλοία ιδιοκτησίας ή διαχείρισης μίας συμβαλλόμενης κυβέρνησης και χρησιμοποιούνται, για τον παρόντα χρόνο, μόνο σε κυβερνητική μη-εμπορική υπηρεσία. Παρόλα αυτά, τα πλοία ιδιοκτησίας ή διαχείρισης από συμβαλλόμενη κυβέρνηση και χρησιμοποιούνται, για τον παρόντα χρόνο, μόνο σε κυβερνητική μη-εμπορική υπηρεσία ενθαρρύνονται να δρουν με τρόπο συνεχή, όσο αυτό είναι δυνατόν και πρακτικό, με το παρόν μέρος.

Κανονισμός 57 – Απαιτήσεις για πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης

Εκτός αν προβλέπεται στους κανονισμούς 56.4 και 56.5, τα πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα, χαμηλού σημείου ανάφλεξης, καύσιμα (IGF Code)".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-2
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ
ΜΕΡΟΣ Β
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΪΑ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΗ

Κανονισμός 4
Πιθανότητα ανάφλεξης

4 Στην παράγραφο 2.1.3.4., η λέξη "και" διαγράφεται.

5 Στην παράγραφο 2.1, η υφιστάμενη υποπαράγραφος .4 αντικαθίσταται με το ακόλουθο:

".4 στα φορτηγά πλοία, στα οποία το μέρος Ζ του Κεφαλαίου II-1 δεν εφαρμόζεται, η χρήση καυσίμου πετρε-

λαίου που έχει χαμηλό σημείο ανάφλεξης όπως αλλιώς καθορίζεται στην παράγραφο 2.1.1, για παράδειγμα το αργό πετρέλαιο, δύναται να επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω καύσιμο δεν αποθηκεύεται σε μηχανικό χώρο και υπόκειται στην έγκριση της Αρχής για ολόκληρη την εγκατάσταση και

.5 στα πλοία, στα οποία το μέρος Ζ του κεφαλαίου ΙΙ-1 εφαρμόζεται, επιτρέπεται η χρήση καυσίμου πετρελαίου που έχει χαμηλό σημείο ανάφλεξης όπως καθορίζεται στην παράγραφο 2.1.1.

ΜΕΡΟΣ Γ
ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

Κανονισμός 11
Κατασκευαστική ακεραιότητα

7 Στο τέλος της υφιστάμενης παραγράφου 6.2, προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

" Για τα δεξαμενόπλοια που έχουν ναυπηγηθεί την ή μετά την 01 Ιανουαρίου 2017, τα ανοίγματα πρέπει να καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό 4.5.3.4.1. "

8 Στην παράγραφο 6.3.2., προστίθεται το ακόλουθο κείμενο μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης πρότασης:

" Επιπροσθέτως, για τα δεξαμενόπλοια τα οποία έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 01 Ιανουαρίου 2017, τα δευτερεύοντα μέσα πρέπει να είναι ικανά να προλαμβάνουν μία υπερ-πίεση ή μία υπο-πίεση στην περίπτωση ζημιάς στα μέσα απομόνωσης ή στην περίπτωση ακούσιου κλεισίματος αυτών των μέσων που απαιτούνται στον κανονισμό 4.5.3.2.2. ".

ΜΕΡΟΣ Ζ
ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Κανονισμός 20
Προστασία οχημάτων, ειδικές κατηγορίες και χώροι ro-ro

9 Η υφιστάμενη παράγραφος 3.1.2 αντικαθίσταται με τα ακόλουθα:

" 3.1.2. Απόδοση συστημάτων εξαερισμού

3.1.2.1. Στα επιβατηγά πλοία, το κυρίως σύστημα εξαερισμού πρέπει να είναι ξεχωριστό από τα άλλα συστήματα εξαερισμού. Το κυρίως σύστημα εξαερισμού πρέπει να λειτουργεί ώστε να παρέχει, τουλάχιστον, τον αριθμό αερίων αλλαγών που απαιτείται από την παράγραφο 3.1.1 οποτεδήποτε όταν οχήματα βρίσκονται σε τέτοιους χώρους, εκτός αν παρέχεται σύστημα ελέγχου ποιότητας του αέρα σύμφωνα με την παράγραφο 3.1.2.4. Οι αγωγοί εξαερισμού οι οποίοι εξυπηρετούν τέτοιους χώρους φορτίου, ικανοί να σφραγίζονται αποτελεσματικά, πρέπει να είναι τοποθετημένοι ξεχωριστά για κάθε τέτοιο χώρο. Το σύστημα πρέπει να είναι ικανό να ελέγχεται από μία θέση εξωτερική των χώρων αυτών .

3.1.2.2. Στα φορτηγά πλοία, οι ανεμιστήρες πρέπει φυσιολογικά να λειτουργούν συνεχώς και να παρέχουν, τουλάχιστον, τον αριθμό αερίων αλλαγών που απαιτείται από την παράγραφο 3.1.1. οποτεδήποτε βρίσκονται οχήματα εντός του πλοίου, εκτός αν παρέχεται σύστημα ελέγχου ποιότητας του αέρα σύμφωνα με την παράγραφο 3.1.2.4. Όπου τούτο δεν είναι εφικτό, οι ανεμιστήρες πρέπει να λειτουργούν για περιορισμένη χρονική περίοδο καθημερινά, εφόσον επιτρέπεται από τις καιρικές συνθήκες, και, σε κάθε περίπτωση για λογική χρονική περίοδο πριν την εκφόρτωση, περίοδος μετά την οποία ο χώρος ro-ro ή ο χώρος οχημάτων πρέπει να αποδεικνύεται ως ελεύθερος αερίων. Ένα ή περισσότερα φορητά εργαλεία ανίχνευσης εύφλεκτου αερίου πρέπει να υφίσταται για αυτό το σκοπό. Το σύστημα πρέπει να είναι εξ ολοκλήρου απομονωμένο από άλλα συστήματα εξαερισμού. Οι αγωγοί εξαερισμού οι οποίοι εξυπηρετούν χώρους ro-ro ή χώρους οχημάτων πρέπει να είναι ικανοί να σφραγίζονται αποτελεσματικά για κάθε χώρο φορτίου. Το σύστημα πρέπει να είναι ικανό να ελέγχεται από μία θέση εξωτερική των χώρων αυτών.

3.1.2.3. Το σύστημα εξαερισμού πρέπει να τέτοιο ώστε να αποτρέπει τη διαστρωμάτωση του αέρα και το σχηματισμό θυλάκων αέρα.

3.1.2.4. Για όλα τα πλοία, στα οποία παρέχεται ένα σύστημα ελέγχου ποιότητας του αέρα, βάσει των κατευθυντηρίων γραμμών που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό[4], το σύστημα εξαερισμού δύναται να λειτουργεί σε μειωμένο αριθμό αλλαγών αέρα και / ή σε μειωμένη ποσότητα εξαερισμού. Η εν λόγω ελάφρυνση δεν εφαρμόζεται σε χώρους στους οποίους απαιτούνται τουλάχιστον δέκα αλλαγές αέρα ανά ώρα, σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.2. του παρόντος κανονισμού, υπό την επιφύλαξη των κανονισμών 19.3.4.1 και 20-1.".

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ
ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

10 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.2 προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 2.1 :

" 2.2. το πλοίο που συμμορφώνεται με το μέρος Ζ του κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης χρησιμοποιώντας .... ως καύσιμο / Ν.Α 1 "

11 Οι υφιστάμενες παράγραφοι 2.2. έως 2.11 αναριθμούνται αντιστοίχως.

ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΓΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

12 Η υφιστάμενη παράγραφος 2 αντικαθίσταται με τα ακόλουθα:

"2. Ότι η επιθεώρηση κατέδειξε ότι:

.1 η κατάσταση της κατασκευής, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στον ανωτέρω κανονισμό, ήταν ικανοποιητική και το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις των κεφαλαίων ΙΙ-1 και ΙΙ-2 της Σύμβασης (άλλες από εκείνες που σχετίζονται με τα συστήματα πυρασφάλειας και τις διατάξεις και τα σχέδια πυρασφάλειας), και ,

4 Αναφορά στις Αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για τη σχεδίαση και τις επιχειρησιακές συστάσεις για τα συστήματα εξαερισμού σε χώρους φορτίου ro-ro (MSC/Circ. 1515).

.2 το πλοίο συμμορφώνεται με το μέρος Ζ του κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης χρησιμοποιώντας............................ ως καύσιμο / Ν.Α4..

Άρθρο δεύτερο

Στους παραβάτες του παρόντος διατάγματος επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α΄/ 1973).

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Οι διατάξεις του αρχίζουν να εφαρμόζονται από 1.1.2017.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 22 Ιουλίου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εξωτερικών	Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ	**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (Ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ καθώς και διάφορες πληροφορίες που σχετίζονται με αυτά, **διατίθενται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr.** Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

01001573108160012